

# LE POSITIONNEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE EN EUROPE

## Flux de marchandises et dynamiques territoriales

Notre Monde n'a jamais été aussi tributaire des flux maritimes qui représentent, à l'heure actuelle, plus de 90 % des échanges de marchandises. **Le trafic maritime mondial connaît une croissance sans précédent depuis 20 ans**, l'IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer) estime qu'entre 1992 et 2012 la densité des navires, c'est-à-dire leur présence en mer, a pratiquement quadruplé.

La poursuite des échanges devrait encore favoriser la concentration des trafics dans les plus grands ports du Monde, pourvus des infrastructures adaptées. Ainsi, **la construction de réseaux efficaces avec l'hinterland a recouvert une dimension stratégique du développement portuaire**, étant entendu que l'affrontement concurrentiel entre les ports se déroulera de plus en plus sur terre.

La politique européenne des transports est à la croisée d'enjeux nécessitant d'assurer une mobilité optimale des citoyens et des marchandises au sein du marché unique. En Europe, les hinterlands des deux principales portes d'entrée du continent, **Anvers et Rotterdam, font face à des problèmes récurrents de congestion**, qui tendent à devenir structurels et que les projets d'infrastructures permettront certes de réduire sans réellement les éliminer. Dans un contexte de massification intense des flux de marchandises sur des axes Nord-Sud (dorsale Rotterdam-Gênes), la question de la

soutenabilité d'un tel modèle en termes de capacitaire des infrastructures et d'impact environnemental se pose avec de plus en plus d'acuité.

La France doit relever le défi du report modal depuis la route vers des modes plus durables (fer, fleuve, short-sea), afin d'étendre l'hinterland de ces ports au-delà des frontières françaises. **L'enjeu pour la France est de rester un pays comptant dans les échanges mondiaux, en confortant sa puissance portuaire.**

→ Dans un contexte de flux mondialisés et de concurrence accrue entre les places portuaires, comment la vallée de la Seine et ses ports s'inscrivent-ils dans la géographie européenne des échanges de marchandises ?

→ Dans quelle mesure Seine Gateway constitue une réponse adaptée pour massifier les flux de marchandises sur le territoire de la vallée de la Seine et élargir son hinterland ?

→ De quelles infrastructures de transport dispose la vallée de Seine et quelles opportunités s'offrent à elle pour faire face aux enjeux de développement ?

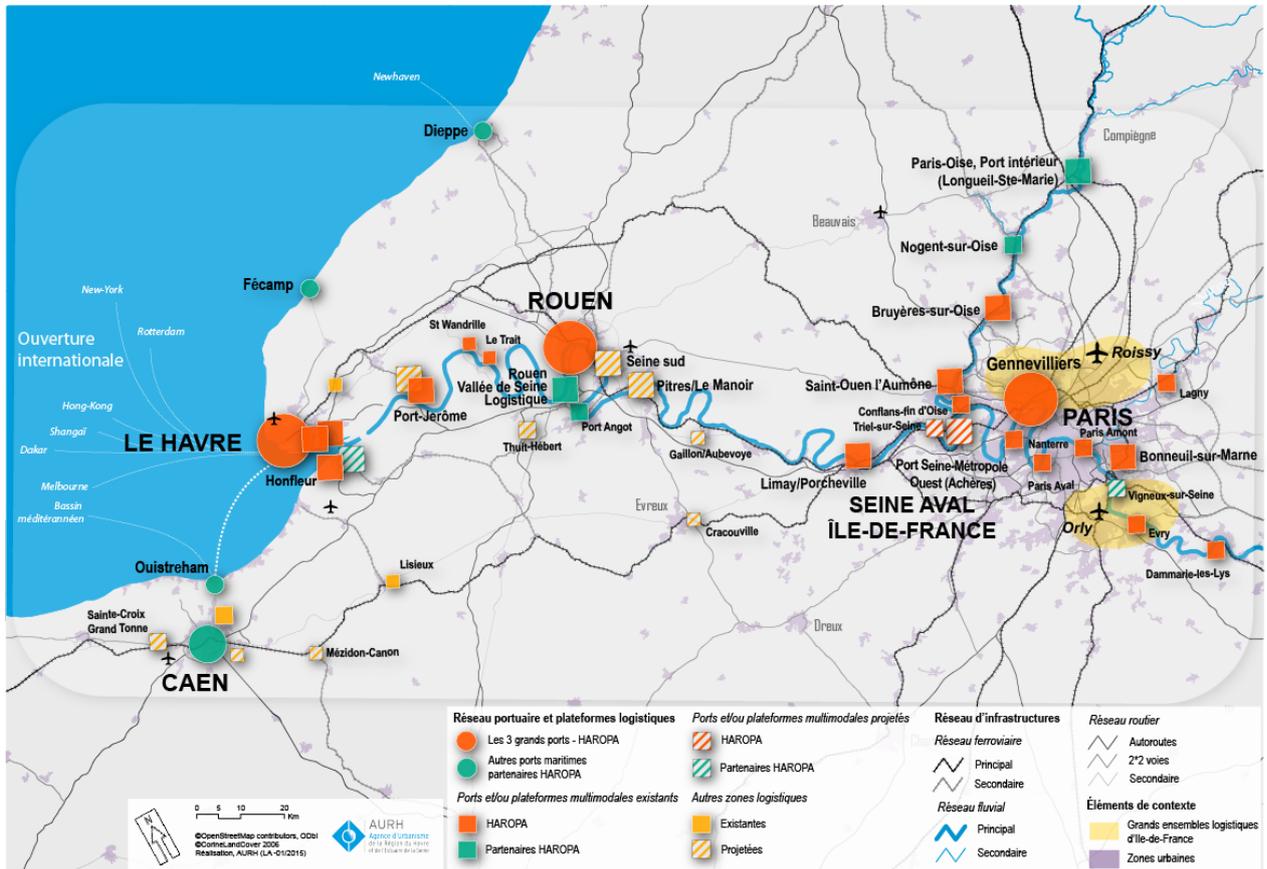
<sup>1</sup> Le mode de desserte routier est dominant en France avec 82,2 %, tandis que la répartition modale du transport de fret est plus équilibré dans les pays voisins : 69,5 % en Belgique, 62,1 % aux Pays-Bas et 64,9 % en Allemagne.

**Répartition modale du transport intérieur de marchandises en 2002 et 2012**  
(en Union européenne, en % du total des transports intérieurs, en tonnes-kilomètres)

	2002			2012		
	Route	Chemin de fer	Voies navigables intérieures	Route (°)	Chemin de fer (°)	Voies navigables intérieures
UE 28 (°)	75,5	18,3	6,2	75,1	18,2	6,7
<b>Allemagne</b>	<b>66,3</b>	<b>18,8</b>	<b>14,9</b>	<b>64,6</b>	<b>23,1</b>	<b>12,3</b>
Autriche (°)	65,8	29,3	4,9	54,6	40,8	4,6
<b>Belgique</b>	<b>77,5</b>	<b>10,7</b>	<b>11,8</b>	<b>58,3</b>	<b>17,5</b>	<b>24,3</b>
Bulgarie	62,9	33,1	4,0	74,7	8,9	16,4
Chypre	100,0	-	-	100,0	-	-
Croatie	76,4	22,7	0,9	73,6	19,8	6,6
Danemark	92,1	7,9	-	88,0	12,0	-
Espagne	94,1	5,9	-	95,2	4,8	-
Estonie	30,3	69,7	0,0	53,0	47,0	-
Finlande	76,6	23,2	0,3	73,0	26,6	0,4
<b>France</b>	<b>77,7</b>	<b>19,1</b>	<b>3,1</b>	<b>80,6</b>	<b>15,2</b>	<b>4,2</b>
Grèce	98,4	1,6	-	98,7	1,3	-
Hongrie	66,2	28,6	5,2	75,1	20,5	4,4
Italie	90,4	9,6	0,0	85,9	14,0	0,1
<b>Irlande</b>	<b>97,1</b>	<b>2,9</b>	<b>-</b>	<b>99,1</b>	<b>0,9</b>	<b>-</b>
Lettonie	29,2	70,8	0,0	35,8	64,2	-
Lituanie	52,3	47,7	0,0	62,3	37,7	0,0
<b>Luxembourg</b>	<b>90,7</b>	<b>5,6</b>	<b>3,7</b>	<b>93,2</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>
Malte	100,0	-	-	100,0	-	-
<b>Pays-Bas</b>	<b>63,3</b>	<b>3,3</b>	<b>33,4</b>	<b>56,2</b>	<b>5,1</b>	<b>38,7</b>
Pologne	62,6	37,2	0,2	81,9	18,0	0,0
Portugal	93,1	6,9	-	93,2	6,8	-
Rép. tchèque	73,3	26,6	0,1	78,2	21,8	0,1
Roumanie	57,3	34,4	8,2	53,3	24,2	22,5
<b>Royaume-Uni</b>	<b>89,7</b>	<b>10,2</b>	<b>0,1</b>	<b>87,8</b>	<b>12,1</b>	<b>0,1</b>
Slovénie	70,0	30,0	-	82,1	17,9	-
Slovaquie	58,7	40,9	0,4	77,6	19,8	2,6
Suède	65,6	34,4	-	60,3	39,7	-

Source : Eurostat

**Seine Gateway : le système logistico-industriolo-portuaire au service de l'ouverture maritime de Paris**



Source : AURH

## SEINE GATEWAY<sup>2</sup>, LA PROPOSITION D'UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL POUR LA VALLÉE DE LA SEINE<sup>3</sup>

« Une typologie des flux et des portes pose les jalons d'une méthodologie originale pour penser ensemble les territoires et les réseaux. Loin de banaliser les territoires, la mobilité leur donne un sens nouveau. Dans cette configuration, tout territoire peut jouer le rôle de porte. **La France des flux et des portes est en conséquence confrontée à quatre enjeux prospectifs : faire du territoire, maîtriser et réguler le système, attirer des flux et rebondir face aux crises.** » (CATTAN N., 2011)

Le constat était que l'essor de Paris et de la région Île-de-France a atteint ses limites dans les périmètres qui sont actuellement les leurs. La vallée de la Seine et le littoral normand peuvent permettre à Paris de bénéficier de la qualité d'un territoire situé dans leur prolongement naturel, et surtout de l'ouverture portuaire maritime qu'offrent Le Havre et ainsi que les ports de l'axe Seine et du littoral normand.

Le postulat est que cette ouverture maritime renforcera sa position de ville monde indispensable pour s'imposer face à la concurrence féroce à laquelle vont se livrer les grandes métropoles internationales au cours du XXI<sup>ème</sup> siècle. **Paris doit garder son rang parmi les villes-mondes pour contribuer au maintien de la place de la France dans le concert des nations.**

Il s'est agi, en l'occurrence, d'envisager un espace à haut niveau de services et à haute qualité environnementale, où la conjonction d'une « distance raisonnable » (200 km), de la fertilité économique et industrielle, des ouvertures maritimes et continentales, de la présence d'une agriculture puissante et diversifiée, d'une histoire et d'un patrimoine remarquables, pourront engendrer un territoire complexe et complet, de visibilité internationale.

Seine Gateway est un modèle de développement logistique et territorial de la vallée de la Seine reposant sur **4 objectifs principaux** :

- **atteindre rapidement le grand bassin de consommation parisien** à partir du carrefour des échanges de marchandises qui est la mer ;
- **développer les plateformes multimodales** en redonnant sa place au ferroviaire et au fluvial dans le paysage portuaire pour rétablir la connexion avec l'hinterland ;
- **permettre le développement des ports de la Seine** qui vont acquérir grâce à la disponibilité d'un hinterland national, et de plus en plus international, une masse déterminante pour leur compétitivité à l'échelle internationale ;
- **construire une identité particulière** reposant sur un socle naturel et agricole exceptionnel et une dimension patrimoniale de niveau mondial.



<sup>2</sup> Seine Gateway est une marque déposée par l'AURH.

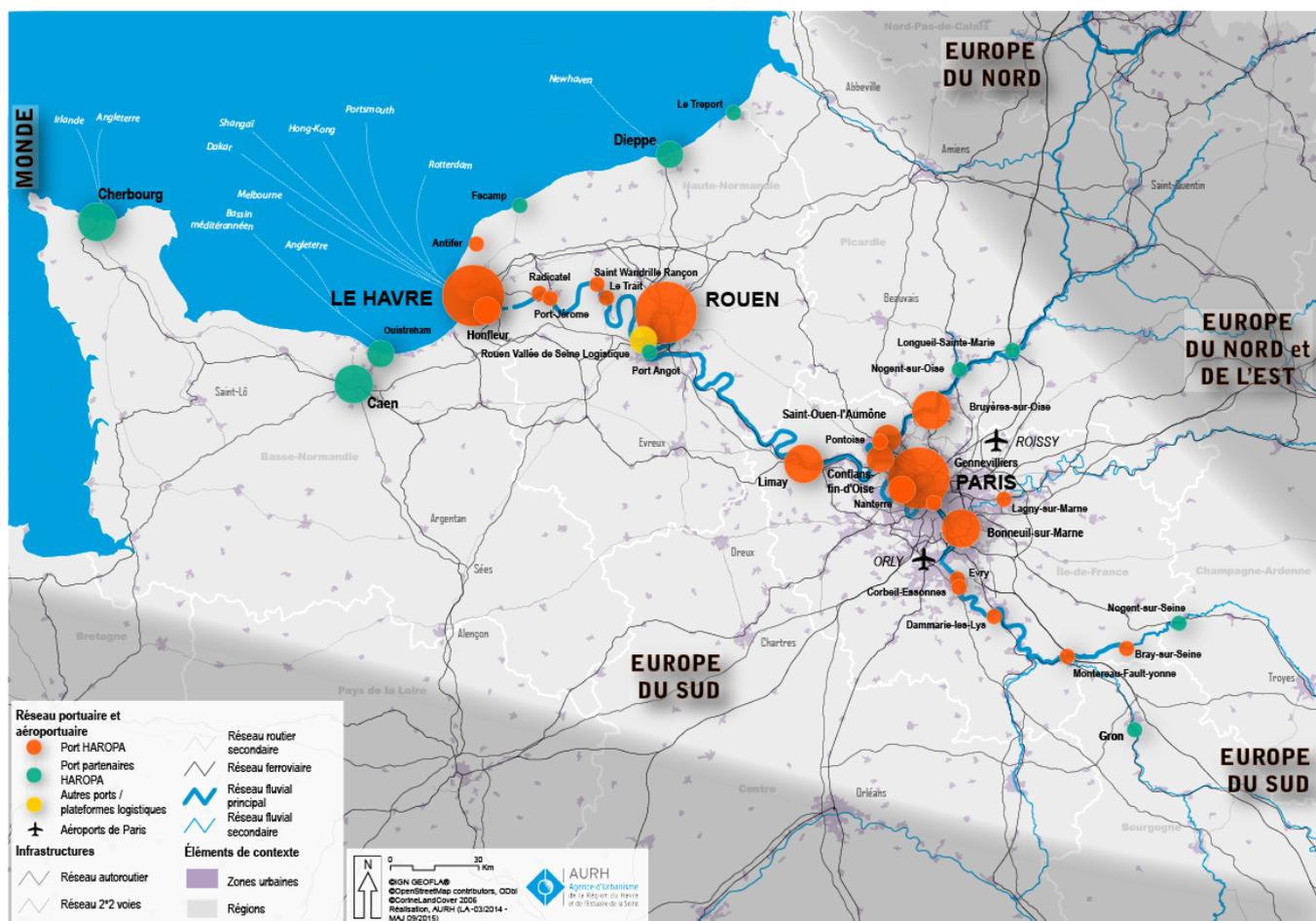
<sup>3</sup> Seine Gateway 1.0 : Préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en oeuvre, AURH, 2012.

### Traffics et parts de marché sur la rangée Rouen-Hambourg (\*en millions d'EVP)

	Rouen	Le Havre	Dunkerque	Anvers	Zeebrugge	Rotterdam	Brème	Hambourg	Total
1990									
EVP*	0,1	0,8	0,1	1,6	0,3	3,7	1,1	2	9,7
Parts de marché (%)	1	8,2	1	16,5	3,1	38,1	11,3	20,6	100%
2010									
EVP*	0,1	2,4	0,2	8,5	2,5	11,1	4,9	7,9	37,6
Parts de marché (%)	0,3	6,4	0,5	22,6	6,6	29,5	13	21	100%
2014									
EVP*	0,1	2,5	0,3	8,9	2,2	12,3	5,8	9,7	41,8
Parts de marché (%)	0,3	6,2	0,7	21,3	5,3	29,4	13,9	23,2	100%

Source : sites internet des autorités portuaires

### La façade maritime de Paris et le corridor de la Seine : Réseau portuaire et aéroportuaire



## COMPÉTITION ACCRUE AU SEIN DU RANGE NORD, UNE COOPÉRATION RENDUE NÉCESSAIRE : HAROPA COMME SOLUTION

« L'échelle de lecture du port comme simple interface qui manipule des flux pour attirer des navires est révolue. L'autorité portuaire a maintenant un rôle qui dépasse ses simples attributions. Ce qui caractérise un port, c'est sa fixité géographique. Mais les chaînes de valeur logistiques se construisent et se déconstruisent en quelques années en fonction des demandes et de l'adaptabilité des services proposés. Ce ne sont plus les ports qui sont en concurrence mais les corridors. Ces systèmes intégrés ou gateways changent les paradigmes de la compétition entre les espaces portuaires ». (ALIX Y., 2012, p 29)<sup>4</sup>

Si Paris a besoin d'une ouverture maritime, dans le théâtre de la compétition portuaire européenne, Anvers et Rotterdam sont bien positionnés pour devenir définitivement les ports de Paris. Les résultats de trafic sur le range Nord nous ont montré une progression spectaculaire du trafic conteneurisé entre 1990 et 2010, notamment pour Anvers, Rotterdam et Hambourg, tandis que les ports français (Dunkerque, Rouen, Le Havre) ont perdu des parts de marché au profit des ceux du Benelux.

« La création d'HAROPA va dans ce sens : il ne s'agit pas de grossir pour grossir mais bien de faire face à ces nouveaux rapports de force, pour fixer des valeurs dans des chaînes logistiques hyper mobiles. » (ALIX Y., 2012, p 29)<sup>5</sup>

Le contexte européen de coopérations portuaires invitait par ailleurs les trois ports de la vallée de la Seine (Le Havre, Rouen et Paris) à repenser leurs collaborations. **En janvier 2012 naissait le Groupement d'Intérêt Economique HAROPA**, qui groupe : le grand port maritime du Havre, premier port conteneurs en France, le grand port maritime de Rouen, première port céréalier d'Europe, et le port autonome de Paris, grand port fluvial français. Ce groupement exceptionnel positionne HAROPA comme 5<sup>ème</sup> complexe portuaire européen, (avec un trafic maritime et fluvial de 120 millions de tonnes de marchandises traitées chaque année) et lui donne une plus grande visibilité internationale. HAROPA a permis aux trois ports (très complémentaires) de grouper leurs forces et s'est doté de services communs : réseaux, communication, commerce...

Cette coopération s'est ouverte à de nouveaux partenariats (parmi lesquels : ports de Dieppe et du Tréport, ports Cherbourg / Caen-Ouistreham, port Angot, ports de Longueil-Sainte-Marie et de Nogent-sur-Oise, ports de Nogent-sur-Seine et Gron) qui prouvent la communauté d'intérêt des ports normands et des ports de Seine et dessinent une double stratégie spatiale à la fois intérieure (fluviale) et de façade maritime (normande).

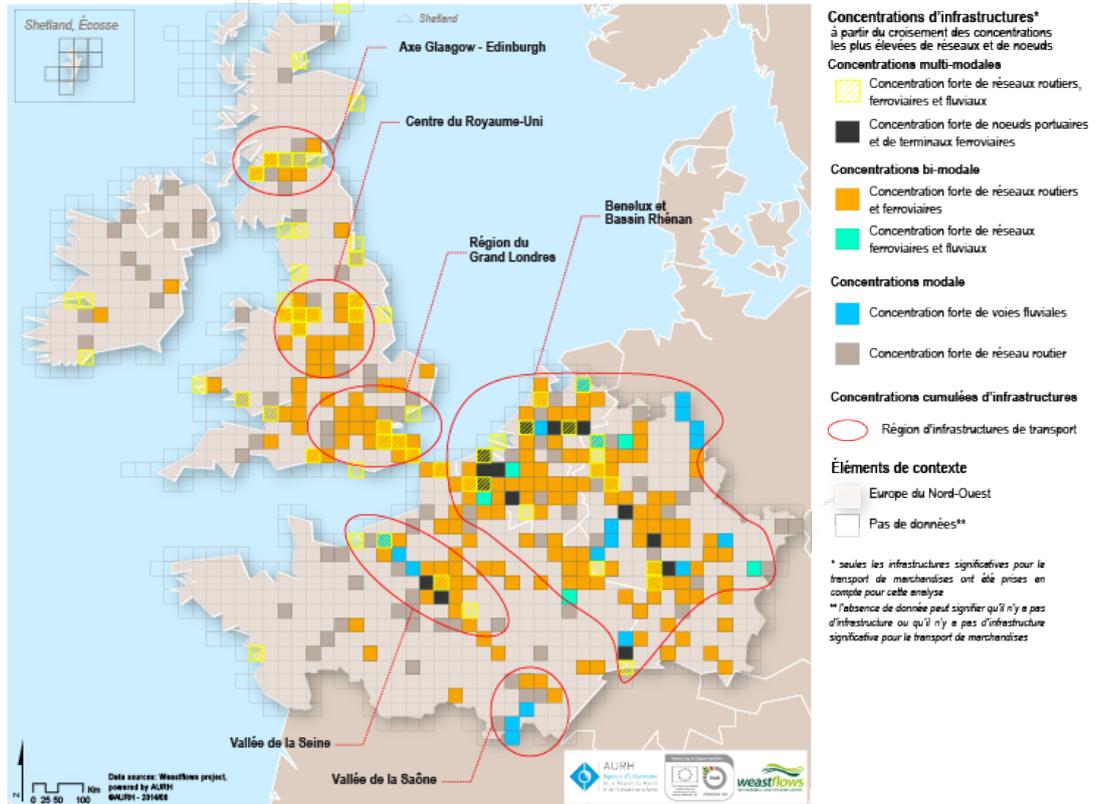
Dans cette logique de constitution d'une offre élargie, le récent rapprochement de HAROPA avec Aéroports de Paris va dans le sens de Seine Gateway et affiche un binôme aéroports/ports en capacité de rivaliser avec celui d'Amsterdam-Schiphol-Rotterdam.



4 APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU, 2012, p.29-31 - Yann ALIX, Délégué général de la fondation SEFACIL (propos tenus lors de l'atelier 1 - Paris - Juin 2012).

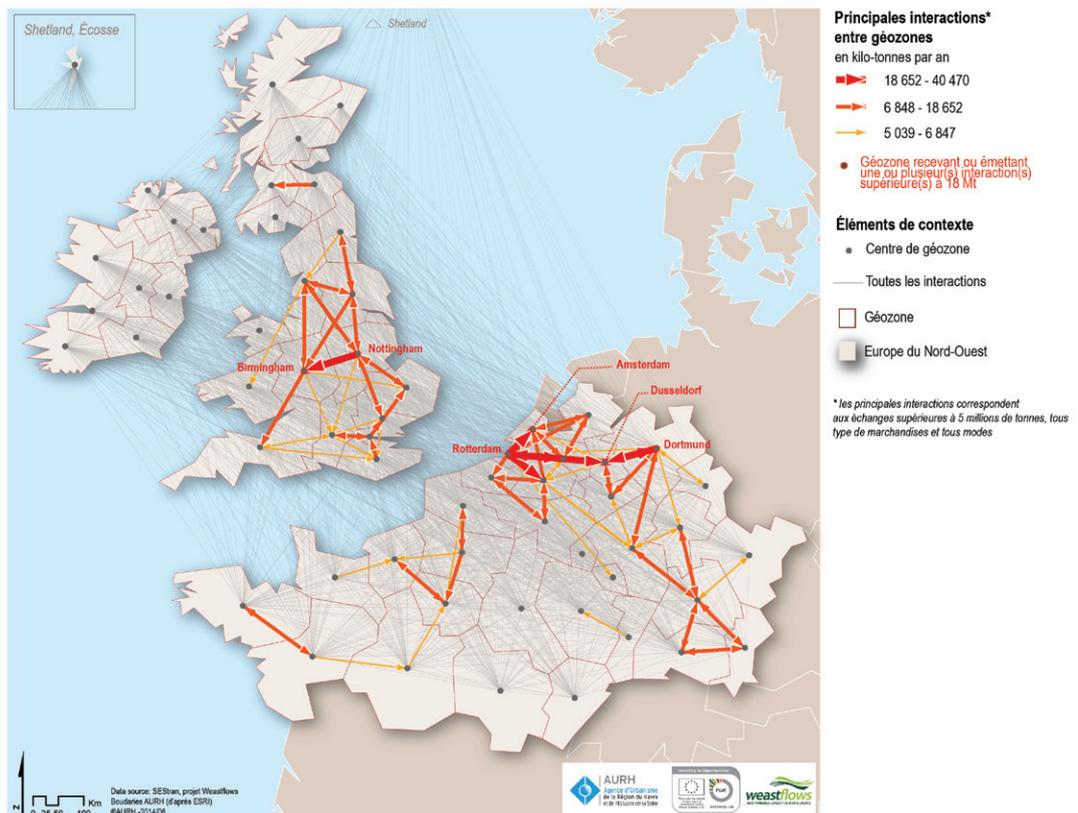
5 « Construire un système portuaire et logistique pour renforcer les dynamiques territoriales », Yann ALIX, Délégué général de la fondation Sefacil (propos tenus lors de l'atelier 1 - Paris - Juin 2012) - APUR, AUCAME, AUDAS, AURBSE, AURH, IAU, 2012, p.29-31.

## Analyse croisée des concentrations d'infrastructures, en Europe du Nord-Ouest, d'après la méthode d'analyse par carroyage



Source : AURH, projet Weastflows

## Les échanges de marchandises, en Europe du Nord-Ouest



Source : AURH, projet Weastflows

## DE LA NÉCESSITÉ D'UN HINTERLAND PORTUAIRE ET ORGANISÉ : LA VALLÉE DE SEINE, UN FONCTIONNEMENT INSULAIRE EN EUROPE

L'ensemble régional vallée de la Seine occupe une position géographique, stratégique, en amont du détroit du Pas-de-Calais, couplé à un port en eaux profondes, Le Havre. Autre atout stratégique, l'existence d'un corridor de transport multimodal depuis la façade maritime jusqu'à la région parisienne, avec la Seine, grand fleuve navigable comme épine dorsale. Ce corridor est conforté par le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui contribuera à améliorer l'offre de services ferroviaires pour le transport de fret.

Le cumul des concentrations fortes d'infrastructures permet d'identifier plusieurs grands ensembles régionaux en Europe du Nord-Ouest. Ainsi l'ensemble Benelux / Bassin rhénan est le plus maillé. Il se caractérise par une continuité forte de réseaux multimodaux, le positionnant comme une région intense de flux et multi-connectée. La vallée de la Seine n'est pas en reste puisqu'il s'agit d'une des seules régions, avec le Benelux et le Bassin Rhénan, où le report modal peut s'envisager de façon massifiée à la fois sur le fleuve et le rail. Elle reste cependant une région mal connectée au reste de l'Europe et au fonctionnement que l'on peut qualifier d'« insulaire ».

La principale lacune de la vallée de la Seine tient à sa localisation en « périphérie » du cœur économique

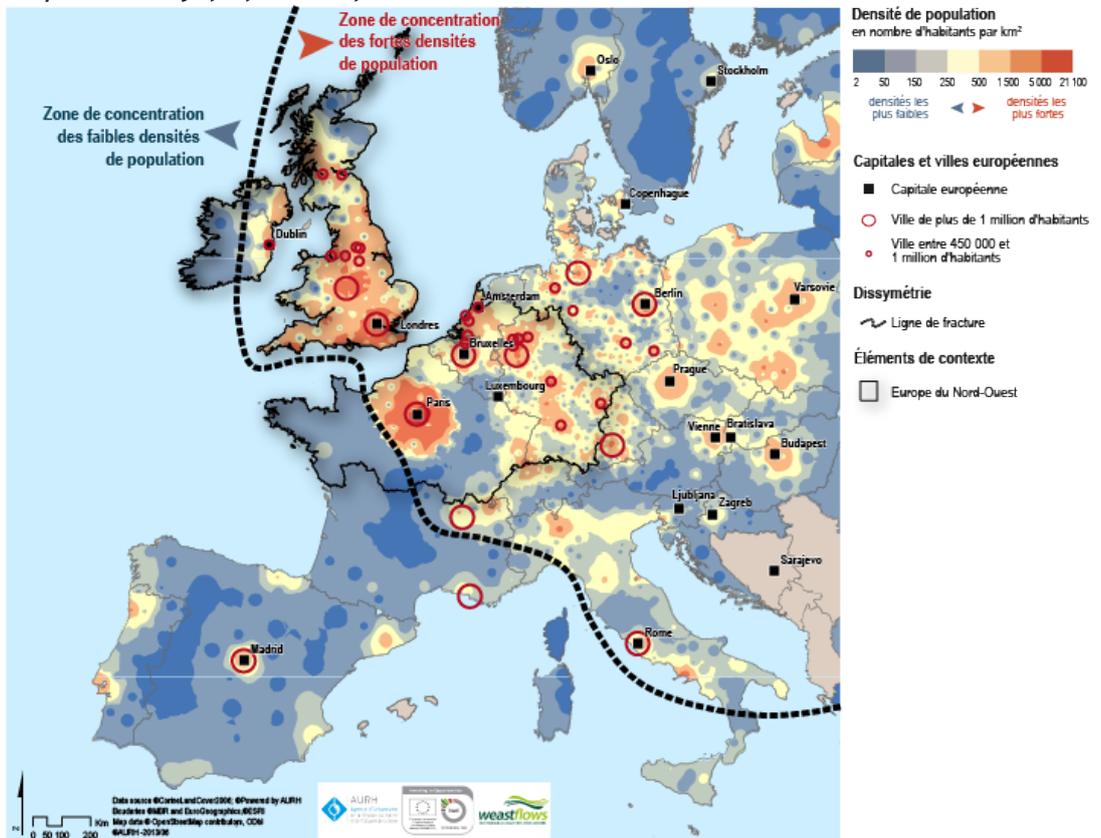
de l'Europe et à la **faiblesse de ses relations avec le reste du continent**. L'absence de connexion fluviale directe entre Port 2000, principaux terminaux à conteneurs du Havre, et la Seine constitue un handicap infrastructurel que tend à résoudre la mise en service du terminal multimodal. De la même façon l'absence de ligne fret dédiée, à l'instar de la Betuwe line<sup>6</sup>, pénalise la compétitivité du ferroviaire. Sur ce point précis, HAROPA estime que le trafic de marchandises n'a pas atteint la maturité de marché suffisante pour acheminer des trains complets depuis Le Havre alimentant les autres régions françaises et l'Europe, en contournant Paris et le « marché domestique » francilien.

L'analyse des volumes d'échanges globaux de marchandises, ou interactions dominantes, de région à région en Europe du Nord-Ouest<sup>7</sup>, toutes marchandises et tous modes confondus permet de compléter notre connaissance des systèmes territoriaux européens. Elle montre très clairement **une absence d'interaction majeure au-delà de nos frontières françaises, et en particulier une absence d'interaction avec le système bénéluxien-rhénan très structuré**. L'analyse donne à voir une zone française (Nord-Pas-de-Calais, vallée de la Seine, Bretagne) fonctionnant sur elle-même, avec elle-même et... pour elle-même.

6 Betuwe Line : ligne ferroviaire néerlandaise de 160 km, mise en service en 2007 et dédiée au transport de marchandises, reliant Rotterdam à l'Allemagne.

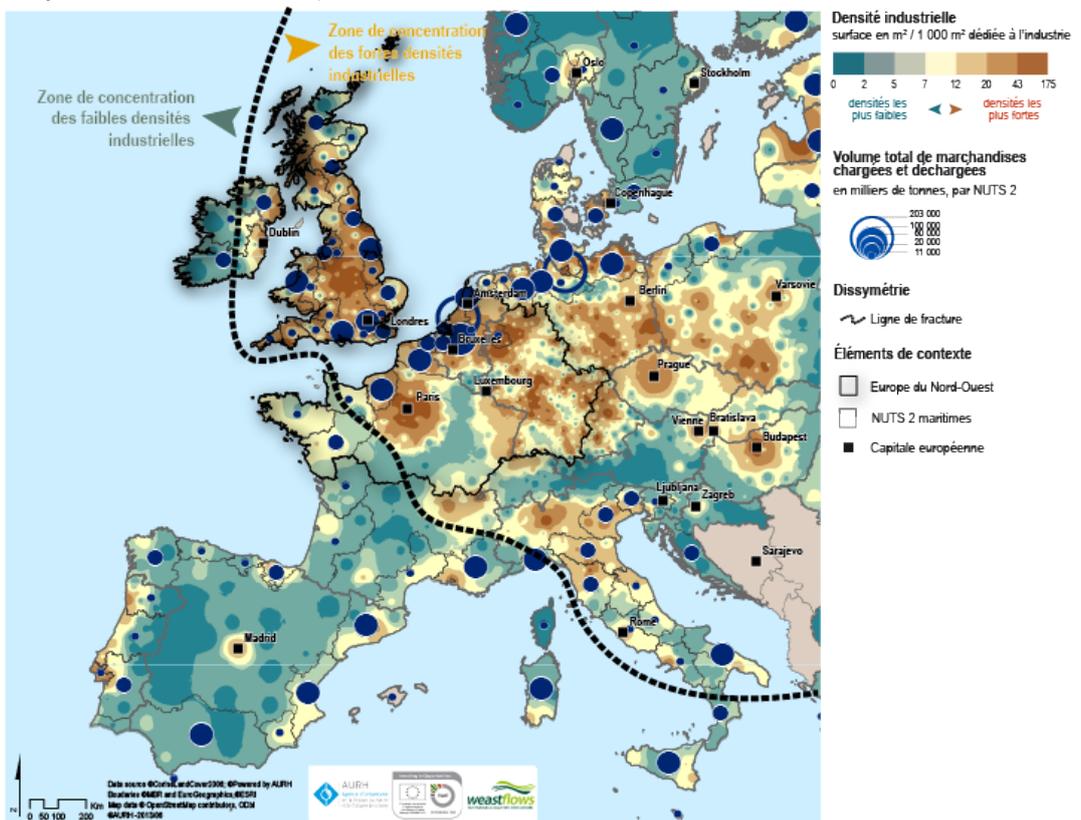
7 L'objectif de l'analyse est de mettre en avant les interactions dominantes contraintes à l'intérieur de l'Europe du Nord-Ouest, toutes marchandises et tous modes confondus. Le seuil retenu est de 5 millions de tonnes annuelles. 117 interactions majeures ont été identifiées, elles totalisent 1,2 milliard de tonnes, soit 20 % des échanges à l'intérieur de l'ENO. Elles sont exclusivement terrestres. (Weastflows - Atlas Analytique du transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest, AURH, septembre 2014, 70 p.)

## Dissymétrie démographique en Europe



Source : AURH, projet Weastfows

## Dissymétrie industrielle en Europe



Source : AURH, projet Weastfows

# UNE ORGANISATION TERRITORIALE EN ACCOMPAGNEMENT DES DÉFIS LIÉS À LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES ET AUX GRANDES DYNAMIQUES EUROPÉENNES

De manière générale, rappelons que les prévisions de trafics annoncées par la Commission européenne<sup>8</sup> sont « fortement en hausse à l'horizon 2050, jusqu'à 50 % pour les voyageurs et 80 % pour le fret ».

De son côté, le Forum international des transports de l'OCDE 2015 alertait en 2015 sur le quadruplement des émissions CO<sub>2</sub> du transport d'ici 2050. Le mode routier arrivait en tête avec plus de la moitié des émissions. Tous modes et corridors confondus, l'OCDE juge que l'augmentation prévisible du fret international est un défi sans précédent pour les réseaux de transport mondiaux. Pour amortir l'impact environnemental de l'augmentation du transport de fret, quatre mesures ont été avancées :

- optimiser la gestion des capacités et des infrastructures ;
- investir dans les liens multimodaux manquants ;
- se préparer au développement des méga-navires dans les ports ainsi que leurs conséquences dans les dessertes d'hinterland ;
- améliorer les performances des moyens de transport à tous les niveaux de la chaîne logistique.

Une attention vis-à-vis des hinterlands est justifiée puisque le transport intérieur, entre les ports et les lieux de consommation ou de production, représenterait 30 % des émissions de CO<sub>2</sub> pour seulement 10 % du transport international en tonnes-kilomètres.

**En Europe, le constat est aussi celui d'une saturation progressive des corridors historiques Nord-Sud depuis les ports du Range Nord (Anvers, Rotterdam),** ceux-ci ne pourront pas seuls absorber cette augmentation de trafic en raison de la congestion de leur hinterland. Celle-ci s'observe dès les terminaux portuaires avec des temps d'attente importants pouvant atteindre, par exemple, 92 h à Rotterdam et 75 h à Anvers pour la manutention des barges. Elle se répercute ensuite sur l'ensemble du réseau d'infrastructures et concerne tous les modes de transport, y compris les voies navigables dont certaines présentent un niveau d'équipement insuffisant compte-tenu des valeurs de marchandises transportés.

Les enjeux du transport de marchandises à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest doivent s'envisager dans un contexte européen aux dynamiques contrastées : d'un côté la « banane bleue » (dorsale européenne) et ses dynamiques Nord-Sud structurantes, de l'autre l'émergence à l'Est d'un deuxième poumon démographique et économique en devenir, l'« orange pumpkin » (citrouille orange).

**Le centre de gravité de l'Europe, historiquement situé sur l'axe rhénan, tend à se déplacer depuis quelques années vers l'Est.** Il a été observé que les entreprises allemandes ont fait le choix d'externaliser seulement certains fragments de la chaîne de valeur, les moins nobles, en recourant aux pays de l'Est européen (Pologne, République Tchèque). Des pays comme la Pologne affichent un taux moyen d'évolution de leur PIB parmi les plus forts d'Europe sur une période 10 ans entre 2003 et 2013.

Il est aujourd'hui certain que **les corridors et portes d'entrée et de sortie du centre de l'Europe ne suffiront pas à accompagner le développement économique des pays de l'Est de l'Europe.** Ceci pose la question du positionnement stratégique de la façade Ouest et de ses ports vis-à-vis de ses voisins orientaux.

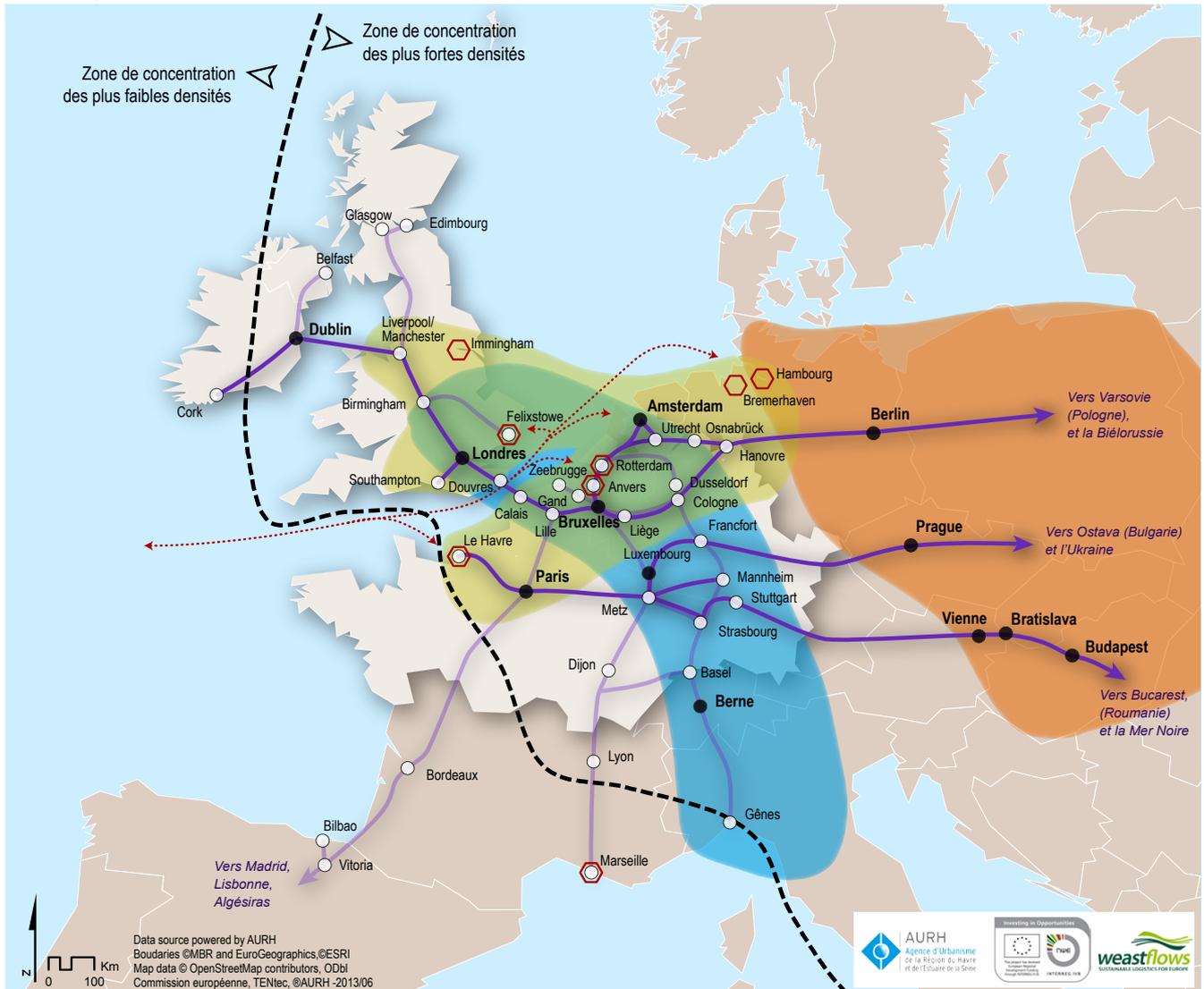
## Taux moyen d'évolution du PIB entre 2003 et 2013 (union européenne)

Pays	Moyenne 2003-2013	Pays	Moyenne 2003-2013
<b>UE 28</b>	<b>1,1</b>	Irlande	1,5
Zone euro	0,8	Italie	- 0,2
<b>Allemagne</b>	<b>1,2</b>	Lettonie	3,7
Autriche	1,5	Lituanie	4,2
Belgique	1,3	Luxembourg	2,1
<b>Bulgarie</b>	<b>3,3</b>	Malte	1,9
Chypre	1,3	Pays-Bas	0,9
Croatie	1,2	<b>Pologne</b>	<b>4,0</b>
Danemark	0,6	Portugal	- 0,1
Espagne	1,1	<b>Rép. tchèque</b>	<b>2,6</b>
Estonie	3,6	<b>Roumanie</b>	<b>3,5</b>
Finlande	1,3	Royaume-Uni	1,4
<b>France</b>	<b>1,0</b>	Slovénie	1,6
Grèce	- 0,4	<b>Slovaquie</b>	<b>4,2</b>
Hongrie	1,2	Suède	2,1

Source : Eurostat

<sup>8</sup> Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, livre blanc de la Commission Européenne, mars 2011.

## Corridors de transport et dynamiques territoriales, en Europe



Source : AURH, projet Weastflows

### Corridors RTE-T concernant l'Europe du Nord-Ouest

- Tronçon de corridor orienté Ouest-Est
- Tronçon de corridor orienté Nord-Sud
- Ville connectée à un corridor
- Capitale connectée à un corridor

### Dynamiques territoriales

- Ligne de fracture des concentrations démographiques et industrielles
- Banane bleue (dorsale européenne)
- «Orange Pumpkin» (dynamique Est Européenne)
- Axe Ouest/Est de fortes densités (population et industrielle)

### Éléments de contexte

- Principale voie d'accès maritime
- Port ayant un trafic total supérieur à 50 millions de tonnes par an
- Europe du Nord-Ouest
- Reste de l'Europe

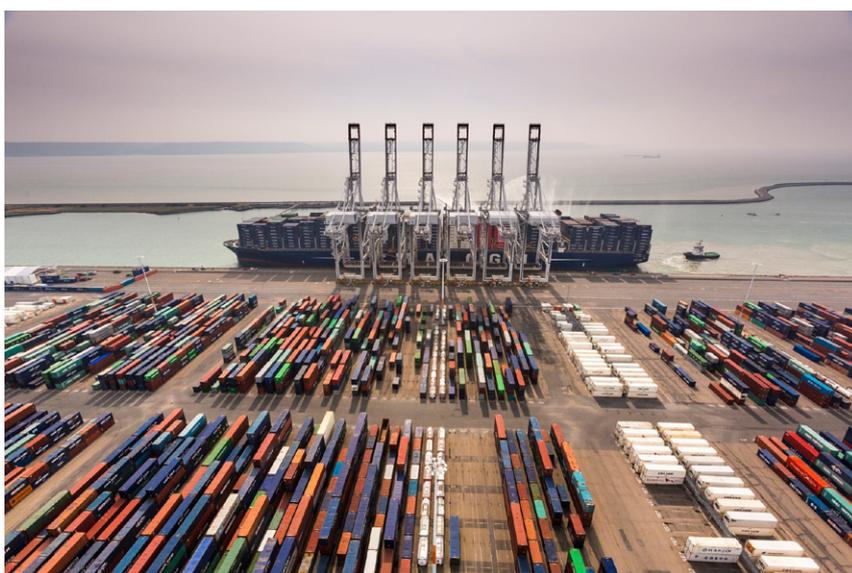
## UN POSITIONNEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE DANS LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La connexion de l'Europe du Nord-Ouest à ces territoires moteurs reste un enjeu fort pour répondre à la demande croissante de ces pays en matières premières et en biens de consommation et équilibrer les économies des régions les plus à l'Ouest de l'Europe avec celles du Centre et de l'Est. **La position occidentale de la vallée de la Seine à l'écart de ces régions les plus dynamiques de l'Europe pose la question de sa connexion avec ces territoires.**

Si les ports de la vallée de la Seine constituent le 5<sup>e</sup> complexe portuaire européen, **l'écart avec les ports concurrents du Range Nord, notamment Anvers et Rotterdam tend à se creuser pour des raisons qui ne sont pas seulement liées à l'outillage et aux performances portuaires**<sup>9</sup>. Un élément de réponse réside dans les stratégies d'hinterland que ces ports ont su développer depuis des années en s'appuyant sur la mise en œuvre de corridors de transport multimodaux et de coopérations intégrant toute la chaîne d'acteurs (du territoire au transporteur en passant par le chargeur). Il y a quelques mois, le port d'Anvers annonçait son objectif de porter la part du ferroviaire de 7 à 15 % dans ses trafics conteneurisés d'ici 2030.

**Dans ce contexte concurrentiel où les trafics augmentent et où la géographie portuaire est mouvante, l'ambition doit être de positionner Seine Gateway et ses ports comme une région pivot pour desservir un hinterland européen élargi** et pour absorber la croissance annoncée de trafic du port du Havre de 4,5 millions d'EVP en 2020<sup>10</sup>.

**La convergence d'intérêts locaux, nationaux et européens constitue une opportunité de développement pour Seine Gateway dont un des facteurs de réussite repose sur la construction d'une stratégie de corridor associant l'ensemble de la chaîne d'acteurs.**

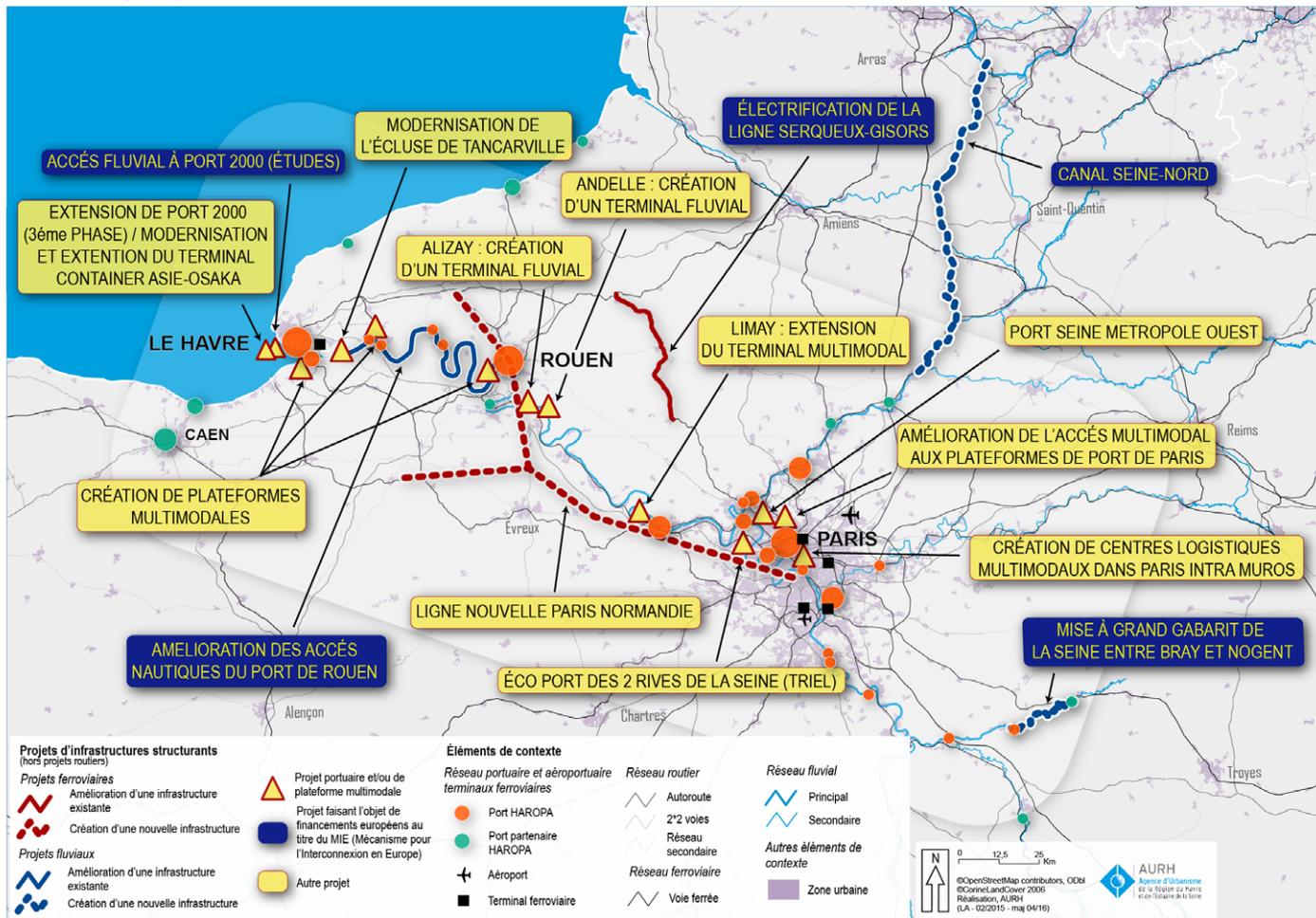


Source : Haropa

9 Notons qu'Anvers et Rotterdam sont en train de réaliser d'importants investissements (écluse d'Anvers, nouveau terminal automatisé à Rotterdam).

10 Projet stratégique du GPMH pour la période 2014-2019.

## Seine Gateway, projets d'infrastructures



## Les corridors RTE-T



## L'INSCRIPTION DE LA VALLÉE DE LA SEINE COMME NOUVEAU MAILLON DU CORRIDOR ATLANTIQUE

La recherche de l'Europe de solutions pour faire face à une augmentation de son trafic fret et garantir une bonne desserte du continent s'est traduite en **octobre 2013 par une nouvelle carte des réseaux de transports européens RTE-T qui inscrivait le maillon « Le Havre - Paris » comme complétant le corridor Atlantique.** Rappelons que les principaux corridors de fret européens oublièrent jusqu'ici de desservir la façade Manche-Atlantique, la Normandie, et donc ne permettaient pas de connecter le premier port français de conteneurs au réseau européen.

**L'Europe a ainsi favorisé l'ouverture de la vallée de la Seine vers l'Europe du Sud (Espagne, Portugal) et vers l'Europe de l'Est (Allemagne via Mannheim). Elle reconnaît cet axe comme élément puissant et incontournable de l'économie européenne.** Cette inscription permet d'envisager le développement du premier port de conteneurs français, Le Havre, et de l'ensemble du réseau portuaire HAROPA en priorisant leur desserte européenne, synonyme d'investissements pour améliorer connexions fluviales et ferroviaires.

L'inscription de « Le Havre - Paris » comme maillon essentiel du corridor Atlantique permet d'être priorisé dans les financements européens, d'envisager le développement d'infrastructures de transport structurantes pour la vallée de la Seine, en particulier en privilégiant les modes alternatifs à la route.

Ainsi la Commission européenne rendait publique le 29 juin 2015 l'affectation des financements pour l'amélioration des infrastructures de transport dans les États membres, **dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).** Le MIE a pour vocation d'accélérer le financement pour achever des réseaux transeuropéens importants en matière de transport (RTE-T), d'énergie (RTE-E) et de télécommunications (e-TEN). Environ 26,2 milliards sont alloués au secteur des transports dans le but d'améliorer les connexions transfrontalières, d'éliminer les goulets d'étranglement et de compléter les réseaux. L'objectif est d'aboutir en 2050 à un réseau européen de transport multimodal efficace et décarboné, réseau au sein duquel les corridors multimodaux devront être performants dès 2030.

**À l'issue du premier appel à projets, 105 millions d'euros seront injectés par l'Europe sur l'axe Seine pour la période 2016-2020,** dont 34 millions d'euros pour le chantier d'amélioration des accès nautiques du port de Rouen, 1 million d'euros pour les études relatives à l'accès fluvial de Port 2000 par chatière et 70 millions d'euros pour le contournement ferroviaire Serqueux-Gisors<sup>10</sup>. Il est à noter que les projets Port Seine-Métropole Ouest, de modernisation et fiabilisation des écluses de Tancarville, de construction du terminal fluvial d'Alizay, ainsi que la LNPN faisaient également partie des projets déposés mais n'ont pas été sélectionnés par l'Europe.

Plus de 700 dossiers ont été déposés et 276 sélectionnés. **Si l'axe Seine a été relativement bien loti concernant les projets retenus dans le cadre de cet appel à projets RTE-T, les ports concurrents continuent eux aussi d'investir et d'obtenir des financements. Parmi les projets qui consomment d'importants crédits européens :**

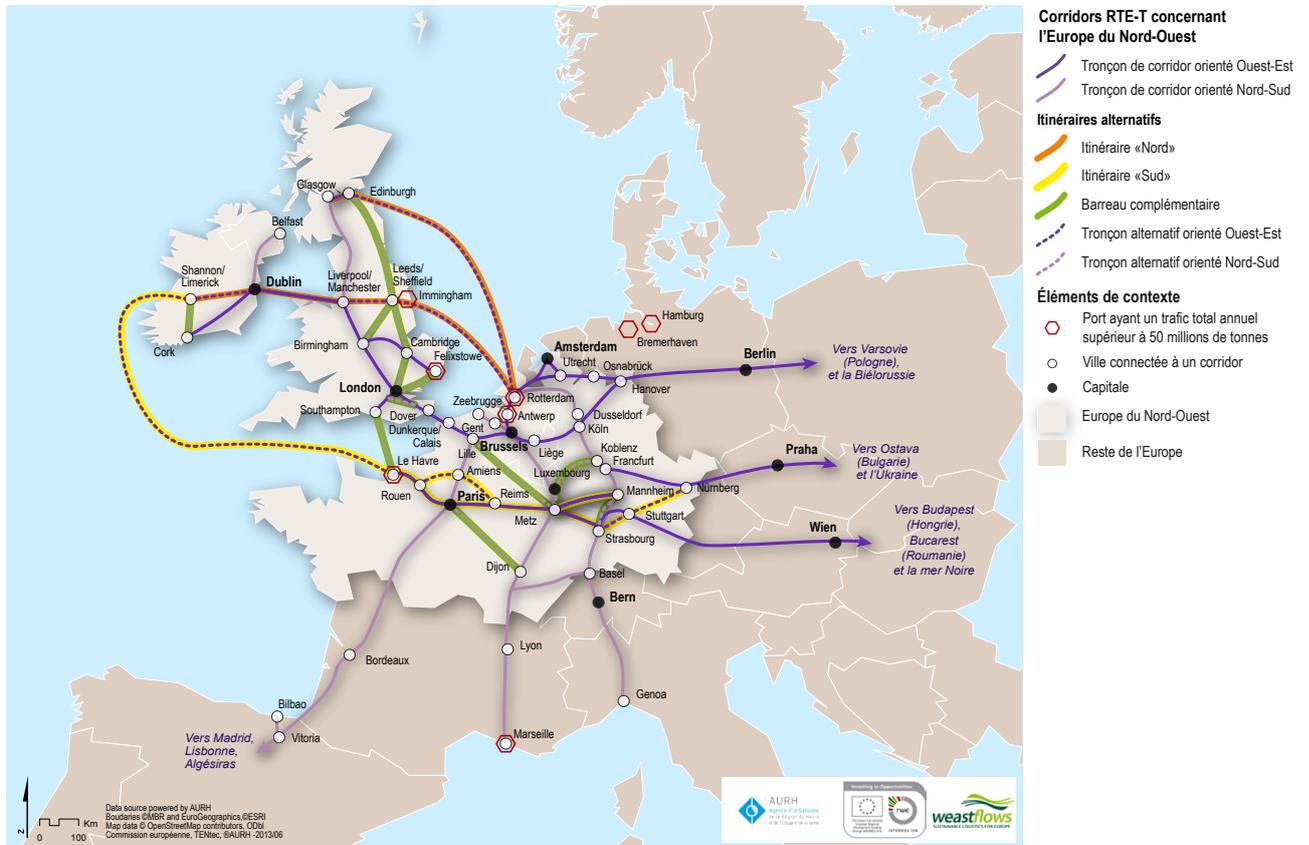
La liaison Seine-Escaut (dont le canal Seine Nord n'est qu'une partie) pour 1 milliard d'euros :

- la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin avec 813 millions d'euros ;
- la liaison Karlsruhe-Basel sur le corridor Rhin/alpes pour 354 millions d'euros.

**Le port d'Anvers continue d'investir fortement** avec liaison ferroviaire Liefkenshoek de 16 km incluant le plus long tunnel ferroviaire de Belgique. Creusé sous l'Escaut, elle va permettre de relier les 2 rives du port, de contourner les axes saturés et d'améliorer le temps de parcours des trains de marchandises (entre 40 mn et 24 h). En parallèle, le port d'Anvers poursuit l'aménagement de l'écluse Deurganckdok afin d'atteindre une profondeur de 18 m, pour un investissement de 382 millions d'euros.

<sup>10</sup> source : HAROPA.

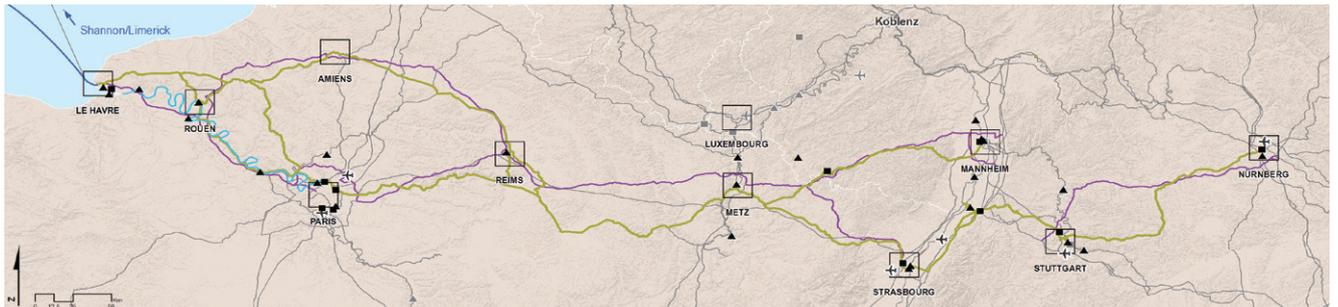
## Europe du Nord-Ouest, corridors RTE-T et compléments



Source : AURH, projet Weastflows

## Le corridor Le Havre - Mannheim : proposition de prolongements et d'itinéraires complémentaires

### Le Havre - Nuremberg



### Shannon/Limerick - Le Havre



#### Itinéraires alternatifs, ports, terminaux ferroviaires et aéroports

- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Voie navigable
- Liaison maritime
- Terminal ferroviaire (rail - route)
- Port (maritime ou fluvial)
- Aéroport
- Point d'interconnexion entre corridors

#### Éléments de contexte

- Autre réseau d'infrastructure
- Autre terminal ferroviaire
- Autre port (maritime ou fluvial)
- Autre aéroport

AURH Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

Data source powered by AURH, Boundaries (AMR) and EuroGeographics (ESRI). Map data © OpenStreetMap contributors, ODbi, ©AURH - 04/2015

Source : AURH, projet Weastflows

## VERS UNE DESSERTE SOUTENABLE DE L'HINTERLAND EUROPÉEN, DE L'UTILITÉ DE DÉPASSER LES LIMITES DE LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS

La Commission européenne a défini neuf corridors de transport prioritaires, dont quatre traversent l'Europe du Nord-Ouest. Ils apportent une réponse nécessaire mais encore insuffisante pour faire face aux enjeux de la congestion et du report modal.

En effet, ces corridors ne permettent pas :

- de proposer des routes alternatives afin de contourner les zones congestionnées (en particulier la dorsale européenne) ;
- d'exploiter les potentiels des régions périphériques telles l'Irlande, l'Écosse, ou la vallée de la Seine et la façade Atlantique ;
- d'envisager le mode fluvio-maritime comme un mode de transport alternatif, y compris pour les courtes distances ;
- de réaliser, pour la partie occidentale de l'Europe des interconnexions entre corridors en raison de liaisons manquantes (par exemple la liaison Paris-Dijon).

Dans un contexte de croissance du trafic de marchandises, la politique européenne des transports tend à conforter la dorsale européenne en tant que grand carrefour européen, ce qui peut avoir pour effet contre-productif d'isoler davantage les régions périphériques et d'aboutir à une situation de blocage ne permettant pas une desserte soutenable de l'hinterland européen depuis Anvers et Rotterdam.

Les solutions proposées par l'AURH<sup>12</sup> à l'issue du projet Weastflows invitent à **compléter les priorités de cette politique européenne des transports pour encourager une redistribution des flux et un rééquilibrage territorial entre centres et périphéries**, en :

- fixant une limite à la massification atteinte par Anvers et Rotterdam et sur une partie importante du corridor Rhin-Alpes ;

- tirant profit des régions périphériques pour proposer une nouvelle logique de développement territorial ;
- intégrant le mode maritime comme mode alternatif, et en prolongement des modes terrestres ;
- explorant des solutions innovantes permettant de compenser les insuffisances du réseau d'infrastructures (continuité du gabarit, niveau d'électrification, etc.) par des intensifications et une élévation du niveau de services.

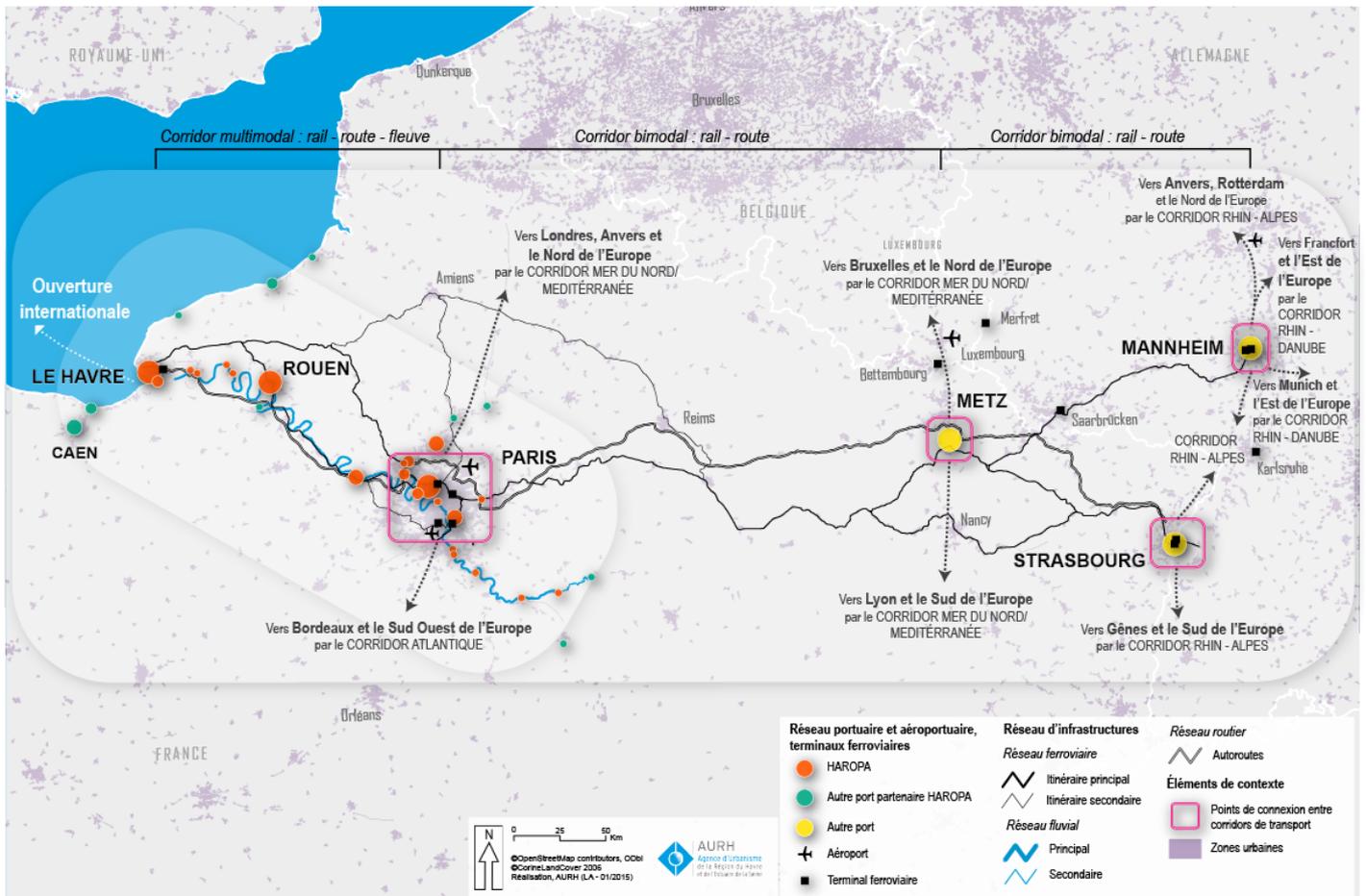
**Fort d'un hinterland peu congestionné** (à l'exception de la région parisienne) **et d'importantes réserves de capacités** (terminaux portuaires), **la vallée de la Seine et ses ports constituent une solution opportune pour une desserte européenne plus efficace et vertueuse.**

En effet, la congestion est surtout routière et des réserves de capacité existent pour les modes fluviaux et ferroviaires. La ligne ferroviaire Serqueux-Gisors fait l'objet d'un ambitieux programme de modernisation avec pour objectif de proposer une offre de transport alternative à la ligne historique Le Havre - Rouen - Paris confrontée à d'importants problèmes structurels. La ligne ferroviaire Rouen-Amiens-Reims constitue un itinéraire de contournement de la région parisienne qui pourrait être davantage utilisé. La Seine demeure quant à elle une infrastructure sous-exploitée malgré son niveau de navigabilité élevé (CEMT V).

L'enjeu est aujourd'hui d'inscrire la vallée de la Seine dans une logique de corridor, allant au-delà de la liaison Le Havre - Mannheim. Celle-ci doit pouvoir s'étendre à l'Ouest vers les îles Britanniques, à l'Est vers Nuremberg pour mieux s'interconnecter aux grands corridors européens et au Sud vers l'Espagne et l'Italie.

12 Agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine, Atlas prospectif, le transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest : congestion, liens manquants, infrastructures sous-utilisées et itinéraires alternatifs, Avril 2015.

## Le corridor Le Havre - Mannheim



## DB Schenker is developing the rail corridor between China and Europe



## CONCLUSION

Dans le cadre de l'intensification des échanges sur un axe Est-Ouest, la vallée de la Seine est une force car elle constitue une entrée et une sortie de l'Europe dotée d'un ensemble portuaire puissant présentant des réserves de capacité importantes, c'est un avantage concurrentiel indéniable pour Paris.

En qualifiant la congestion et en mettant en évidence les réserves de capacités des ports de la vallée de la Seine et du réseau d'infrastructures, Weastflows a ouvert des possibilités de prolongement des hinterlands de ces ports vers les îles Britanniques et l'Est de l'Europe.

**L'ensemble formé par la Normandie et l'Île-de-France peut sortir de sa position insulaire et se trouver en position de carrefour européen entre la Manche, mer la plus fréquentée du globe, et le cœur économique de l'Europe (via Strasbourg et Mannheim) et constituer ainsi une euro-région.** Une redistribution des flux et un basculement du taux d'approvisionnement de Paris, aujourd'hui favorable au port d'Anvers, au profit des ports de la vallée de la Seine en seraient la résultante.

**Ces réseaux et alliances territoriales peuvent tendre à rapprocher les fonctions de production et de « décision » aujourd'hui éloignées géographiquement et ne permettant pas d'être efficace.** Les territoires, en amont et en aval de la Seine, sont trop différenciés économiquement ce qui engendre une relation difficilement propice aux projets ou au développement économique. Contrairement aux autres pays européens où les centres de décisions, de production et les ports sont proches.

La vallée de la Seine pourra constituer un cluster industrialo-portuaire de rang international à travers une synergie industrialo-portuaire forte qui ne peut trouver sa taille critique qu'à l'échelle d'HAROPA. Car aujourd'hui « *aux zones industrialo portuaires (ZIP) s'ajoutent les corridors logistico-portuaires dans lesquels s'interpénètrent fonctions industrielles, R&D, services, qualité de vie, performance portuaire ou connectivité logistique* » (Etude Port 2.0 - Y. ALIX, T. WILLEMSSEN).

Aujourd'hui le destin de la vallée de la Seine est plus que jamais à la croisée des chemins, car doit faire face et intégrer conjointement :

- des mutations économiques importantes (transition énergétique, économie circulaire, économie de la fonctionnalité, économie du numérique...);
- de grandes reconfigurations territoriales (fusion récente des régions);
- de grands projets d'infrastructures tels que la réalisation confirmée du Canal Seine Nord Europe, qui oblige à accélérer le projet de développement de la vallée de la Seine;
- des hinterlands portuaires qui s'organisent et se construisent, en dépassant les échelles transnationales pour devenir intercontinentaux (corridors eurasiatiques), et ainsi élargir l'horizon des enjeux territoriaux et économiques.

Ces liaisons ferroviaires intercontinentales (exemples : ligne ferrée de 11 000 km pour Anvers-Chongqing ; pont terrestre ferroviaire qui relie Hambourg à Beijing et Xiangtang) apportent une alternative aux porte-conteneurs et pourraient bien révolutionner le commerce entre Union Européenne et Asie, dont les flux étaient jusqu'ici transportés à 90 % par voie maritime. Le futur logistique des raccourcis ferroviaires eurasiatiques reste tributaire des économies d'échelles et des équilibres import/export des échanges. Néanmoins, en redistribuant certains échanges, il pourrait venir impacter le fonctionnement de nos corridors et le rôle de nos places portuaires.





**Juin 2013**  
**L'Atlas des infrastructures de transport de marchandises de l'Europe du Nord-Ouest**

47 cartes alliant cartes de contexte, cartes par mode de transport et cartes régionales.



**Septembre 2014**  
**L'Atlas analytique du transport de marchandises**

Près de 30 cartes examinant les dynamiques territoriales, le réseau d'infrastructures et les échanges interrégionaux de marchandises en Europe du Nord-Ouest.



**Avril 2015**  
**L'Atlas prospectif du transport de marchandises**

Identification et analyse de la congestion, des infrastructures manquantes et sous-utilisées pour mieux déterminer des itinéraires alternatifs aux grands corridors de transports définis par la Commission européenne.

## Weastflows : en savoir plus

Cet article synthétique se base sur les analyses produites durant 5 années par l'AURH (agence d'urbanisme de la région du Havre et de l'estuaire de la Seine) et l'ensemble du partenariat de Weastflows.

Le projet européen Weastflows, contraction des termes *flux*, *ouest* et *est*, s'inscrit dans le cadre du programme européen INTERREG IVB pour l'Europe du Nord-Ouest. Commencé en avril 2011 et clôt en juin 2015 il répond aux enjeux européens concernant la réduction de la congestion, le développement des relations Est/Ouest et la mise en œuvre de solutions de transport durable pour les marchandises. Il a, à ce titre, été reconnu par l'Europe comme initiative stratégique.

Les travaux menés par l'AURH dans le cadre du projet ont eu pour objectifs :

- d'identifier et de caractériser le réseau d'infrastructures adapté au transport de fret ;
- d'évaluer les enjeux du transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest ;
- de déterminer les « maux » (congestions, liens manquants) du réseau d'infrastructures et de proposer des « traitements » pour faciliter la circulation des marchandises.



## Et aussi : Geoweastflows

GeoWeastflows rend accessible en ligne les données cartographiques et statistiques du Système d'Information Géographique mis en œuvre par l'AURH pour Weastflows. Celui-ci est dédié aux infrastructures et aux corridors de transport de marchandises du Nord-Ouest de l'Europe. En complément, la plateforme propose des données générales et des informations sur les trafics, en

particulier portuaires, et les échanges interrégionaux de marchandises estimés par mode. Les données ouvertes du projet OpenStreetMap constituent le socle de base, mises en forme et enrichies pour répondre aux besoins du projet. GeoWeastflows met à disposition ses données selon la même licence.

## Pour plus d'infos

- Le site officiel du projet : [www.weastflows.eu](http://www.weastflows.eu)
- Le blog Weastflows de l'AURH : [www.aurhinweastflows.com](http://www.aurhinweastflows.com)
- Le site AURH - Rubrique Territoires & enjeux - Europe et les projets européens : [www.aurh.fr](http://www.aurh.fr)
- La plateforme Geoweastflows : <http://geo.weastflows.eu/>

Agence d'urbanisme de la région du Havre  
et de l'Estuaire de la Seine



@aurh\_officiel



AURH

4 quai Guillaume Le Testu  
76063 LE HAVRE cedex

[www.aurh.fr](http://www.aurh.fr) / Tél. : 02 35 42 17 88 / Fax : 02 35 21 51 57